

Vorlage für die Sitzung des Senats am 20.10.2020

**„Kanalerneuerung und Straßenbefestigung Klußmannstraße 1-3
in Bremerhaven“**

A. Problem

Ausschuss- und Deputationsvorlagen, die eine Vorbelastung für das aktuelle bzw. für künftige Haushaltsjahre darstellen, sind dem Senat zur Beschlussfassung vorzulegen. Für die Finanzierung der Erneuerung des Kanals und der Straßenbefestigung auf dem Gelände Klußmannstraße 1-3 ist eine Beschlussfassung im Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen am 04.11.2020 sowie im Haushalts- und Finanzausschuss nach Vorliegen der entsprechenden EW-BAU vorgesehen.

Die Klußmannstraße liegt im nördlichen Fischereihafen, im Bereich des Handelshafens in Bremerhaven. Das Gelände befindet sich im Eigentum des Sondervermögens Fischereihafen Landseite. Die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG) ist per Betriebsüberlassungsvertrag für die Verwaltung und Bewirtschaftung der Flächen im Sondervermögen Fischereihafen zuständig. Hierzu zählt u.a. auch, im Rahmen der Allgemeinen Daseinsvorsorge, eine betriebstüchtige und leistungsfähige Entwässerung für die Anlieger vorzuhalten. Daneben ist die FBG auch der Straßenbaulasträger für diese Flächen.

Auf dem Gelände Klußmannstraße 1-3 befinden sich u. a. das vom AWI als Bürogebäude genutzte ehemalige Verwaltungsgebäude der Deutschen See sowie das in Bau befindliche AWI-Technikum und das ehemalige Nordsee-Verwaltungsgebäude, das aktuell von der FBG zur Nutzung für das AWI umgebaut wird.

Die Entwässerung dieses Geländes wird für Regen- und Schmutzwasser gemeinsam über einen ca. 80 Jahre alten Mischwasserkanal sichergestellt. Über diesen wird außerdem die angrenzende Fläche des Kühlhauses Riedemannstraße von Frozen Fish (ca. 18.800 m²) entwässert.

In Zusammenhang mit den o.g. laufenden Baumaßnahmen auf dem Gelände wurden von der FBG die Auswirkungen der weiteren Flächenversiegelung auf das vorhandene Entwässerungssystem geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass laut Auskunft der Entsorgungsbetriebe Bremerhaven (EBB) der Mischwasserhauptkanal in der Klußmannstraße aktuell bereits überlastet ist und durch die Umsetzung weiterer Baumaßnahmen in dem Gebiet nicht zusätzlich belastet werden darf. Zur Inbetriebnahme der aktuellen und für weitere Baumaßnahmen in diesem Bereich müssten daher entweder ein getrenntes System für Schmutz- und Regenwasser oder eine Kombination aus Regenrückhalte- und Drosselsystemen umgesetzt werden.

Nach Prüfung durch ein beauftragtes Ingenieurbüro ist die Umsetzung eines Rückhalte-

und Drosselsystems aufgrund der dafür erforderlichen, fehlenden Flächen für die Rückhaltebecken nicht realisierbar. Daneben sprechen auch die Baugrundverhältnisse (stark verdichtete Bodenschichtung, durch die eine Versickerung nur bedingt möglich wäre) sowie der vergleichsweise höhere Ausführungs- und Wartungsaufwand gegen dieses System.

Dagegen könnte bei Umsetzung eines getrennten Systems für Regen- und Schmutzwasser das Regenwasser aus der Entwässerung der versiegelten Oberflächen über einen eigenständigen neuen Regenwasserkanal über eine neu herzustellende Vorflut samt Auslaufbauwerk direkt in das Hafenbecken abgeleitet werden. Für das Schmutzwasser könnte der bisherige Mischwasserkanal in Teilen umfunktioniert und weitergenutzt werden. Teilweise ist eine Neuverlegung erforderlich. Durch diese neue Aufteilung der Wassermengen wäre außerdem der Betrieb eines momentan noch notwendigen Pumpwerks verzichtbar, wodurch Wartungskosten eingespart würden. Darüber hinaus entfielen die an die EBB zu entrichtende Einleitgebühr für die Einleitung von Regenwasser in den Schmutzwasserkanal (ca. 11 T€/Jahr).

Die Erneuerung des überlasteten Kanalsystems muss mit umfangreichen Eingriffen in die Oberflächen, u.a. in der Hauptzufahrtstraße zum Gelände einhergehen. Diese hat durch frühere Baumaßnahmen bereits einzelne Risse und Absackungen in der Fahrbahndecke, die durch die aktuell begonnene Maßnahme des AWI-Technikums noch verstärkt wurden. Nach Abschluss der Kanalbauarbeiten besteht für die Straße jedoch gänzlich in ihrem gesamten Aufbau Erneuerungsbedarf.

In die Konzeption einer Straßenerneuerung müssen sowohl die bereits durch den Umbau des Nordsee-Verwaltungsgebäudes finanzierten 105 PKW- und 149 Fahrradstellplätze, als auch die erforderliche Beleuchtung für Fahrwege, Stellplätze und Gehwege und die verkehrstechnische Erreichbarkeit der öffentlichen Kajenanlage eingebunden werden.

Eine besondere Herausforderung auf dem Gebiet stellt eine während der derzeit laufenden Bauvorhaben festgestellte Mineralölkontamination dar, deren Ursprung in der früheren Nutzung (Gleisanlagen, Betankungen) liegt. Hierfür ist eine Bodensanierung mit einem Volumen von ca. 600 m³ Bodenaushub notwendig.

Der bauliche Eingriff in die Oberflächen macht darüber hinaus eine anschließende Wiederherstellung der betroffenen Vegetationsflächen (insgesamt ca. 13.000 m²) erforderlich. Da in diesem Gebiet zusätzlich zu der zunehmenden Flächenbebauung mittelfristig die Umsetzung städtebaulicher Einzelprojekte (z.B. „Geestemünde geht zum Wasser“) geplant ist, soll das Gelände jedoch nicht nur punktuell, sondern flächendeckend durch die Neuanlage der Vegetationsflächen aufgewertet werden.

B. Lösung

Es soll daher in der Klußmannstraße 1-3 zur Aufrechterhaltung der Allgemeinen Daseinsvorsorge, der Einhaltung aktueller Umweltschutzgesetze (u.a. Europäische Wasserrahmenrichtlinie, Wasserhaushaltsgesetz und Entwässerungsortsgesetz) sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Entwässerung die Neuanlage eines getrennten Kanalsystems für Regen- und Schmutzwasser aus Landesmitteln gefördert werden.

Damit verbunden sollen die Erneuerung der Zufahrtstraße unter Einbeziehung der Anlage von Stellplätzen und Anbindung der öffentlichen Kaje sowie eine aufgrund von Mineralölkontamination notwendige Bodensanierung und die Neuanlage der Vegetationsflächen gefördert werden.

Die groben Vorplanungen sehen im Einzelnen vor, dass die bisherigen Zuleitungen des Oberflächenwassers in den vorhandenen Mischwasserkanal getrennt werden und stattdessen an einen neu zu erstellenden Regenwasserkanal angeschlossen werden. Dieser ist so durch das Gelände zu verlegen, dass eine direkte Einleitung des Regenwassers in das angrenzende Hafenbecken des Handelshafens erfolgen kann. Der verbleibende alte Mischwasserkanal soll nach einer erforderlichen Kamerainspektion als ausschließlicher Schmutzwasserkanal weitergenutzt werden. Hierfür müssen große Teile der bisherigen Entwässerungsleitungen aufgrund der Überalterung, der Trennung der Regenwasserzuläufe sowie nach Beurteilung des Allgemeinzustandes ausgetauscht bzw. saniert werden. Die Anschlüsse der anliegenden Gebäude sind dabei ebenfalls neu herzustellen. Der durch Mineralöl kontaminierte Boden ist großflächig abzutragen, auszuheben und wieder aufzufüllen.

Die durch diese Eingriffe/Grabungsarbeiten in den Boden sowie den Baustellenverkehr beschädigten Vegetationsflächen und die Zufahrtstraße sind im Anschluss neu aufzubauen.

Der Unterbau der Straße soll so gewählt werden, dass dieser auch zukünftigem LKW-Verkehr standhält. Die Fahrbahndecke soll in üblicher Asphaltbauweise ausgeführt werden. Gehwege und Stellplätze sollen in Pflasterbauweise erstellt werden.

Die Vegetationsflächen sollen in einer optisch ansprechenden und pflegeleichten Begrünung neu angelegt werden. Die Bepflanzung soll unter Gesichtspunkten der Förderung der biologischen Artenvielfalt gewählt werden. Hierbei sind die behördlichen Auflagen zu beachten und umzusetzen.

C. Alternativen

Die Beibehaltung des Status Quo in Form der gemeinsamen Entwässerung für Regen- und Schmutzwasser über den 80 Jahre alten Mischwasserkanal kommt als Alternative nicht in Betracht, da das System aktuell bereits in der Kapazität überlastet ist.

Daneben ist mit einer Lebens- und Nutzungsdauer von über 80 Jahren die regelmäßig in der Fachliteratur angegebene Lebensdauer von Kanälen mit 50-80 Jahren bereits ausgereizt. Daher ist die Fortsetzung der Nutzung des Mischwasserkanals für Schmutzwasser aus Gründen des Bodenschutzes nicht vertretbar, weil mit altersbedingten Ausfällen in Form von Schmutzwasseraustritten oder –überläufen zu rechnen ist.

Die Umsetzung eines Systems zur Regenrückhaltung unter Umnutzung des Mischwasserkanals zum reinen Schmutzwasserabfluss kommt aus vorgenannten Gründen ebenfalls nicht in Frage. Darüber hinaus fehlen die erforderlichen Flächenkapazitäten für Rückhaltebecken. Außerdem wäre der Ausführungs- und Wartungsaufwand vergleichsweise höher als bei einem getrennten Kanalsystem für Regen- und Schmutzwasser.

Hinsichtlich der durch die Kanalbaumaßnahme beschädigten Straße stellt die Beibehaltung des Status Quo ebenfalls keine Alternative dar, da Absackungen und

Risse erhebliche Unfallrisiken bergen. Als Straßenbaulastträger wäre die FBG in etwaigen Schadensfällen haftbar.

Aufgrund der erforderlichen Vielzahl einzelner Eingriffe in die Straßenoberfläche kommt auch eine bloße Ausbesserung der einzelnen Stellen nicht mehr in Betracht, da dieses einer Runderneuerung im Umfang gleichkäme.

Bzgl. der festgestellten Mineralölkontamination kommt eine Beibehaltung des Status Quo ebenfalls nicht in Betracht. Es gibt grundsätzlich keine Alternative zu der Durchführung einer Bodensanierung in Form von Bodenaustausch.

Nach den diversen baulichen Eingriffen in die Oberflächen aufgrund der Kanalneuverlegung und der Bodensanierung und dem damit einhergehenden Verkehr von Baumaschinen müssen außerdem die betroffenen Vegetationsflächen mindestens in den Ausgangszustand zurückversetzt/wiederhergestellt werden. Hierfür wären bereits Ersatzbepflanzungen etc. vorzunehmen. Die geplante vollständige Neuanlage der Vegetationsflächen stellt insofern zwar eine Ausweitung der Erfordernisse dar, diese muss jedoch im Kontext der gesamten städtebaulichen Planungen für diesen Bereich betrachtet werden. Durch die Neuanlage der Vegetationsflächen wird in Kombination mit der Straßenerneuerung in Asphalt- und Pflasterbauweise sowie einer neuen Beleuchtung für die Fahrwege, Stellplätze und Gehwege eine sichtbare Aufwertung des gesamten städtebaulichen Areals realisiert.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen hat als fachlich zuständige technische Verwaltung die baufachtechnische Zuwendungsprüfung (BZP) eingeleitet. Die Prüfgrundlage bilden die von der FBG erstellten Unterlagen für eine Entwurfsunterlage Bau (EW Bau).

Die Kosten der Maßnahme wurden auf Grundlage der DIN 276 auf 1.930 T€ brutto geschätzt, zzgl. 35 T€ für die Durchführung der BZP. Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

Bezeichnung	Kosten (brutto)
Planungsleistungen	814.346 €
Ingenieurbauwerke	742.500 €
Verkehrsanlagen	519.454 €
Freianlagen	313.700 €
BZP	35.000 €
Gesamtkosten	1.965.000 €

Der Mittelbedarf stellt sich wie folgt dar:

Gesamtkosten	Mittelbedarf 2020	Mittelbedarf 2021
1.965.000 €	465.000 €	1.500.000 €

Im Jahr 2020 werden die benötigten Mittel in Höhe von 465.000 € bei der Haushaltsstelle 0801/891 21-7 „Infrastrukturmaßnahmen in Bremerhaven“ zur Verfügung gestellt. Für 2021 ist die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung in Höhe von

1.500.000 € bei der gleichen Haushaltsstelle erforderlich.

Die Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung in 2021 soll durch den bei der genannten Haushaltsstelle im Haushaltsentwurf eingeplanten Ansatz (2.567.700 €) vorgenommen werden.

2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Auf eine vertiefende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde verzichtet, da es sich um eine Infrastrukturmaßnahme handelt. Diese ist zur Wahrung der allgemeinen Daseinsvorsorge (Entwässerung) sowie aufgrund der Verantwortung als Baulastträger zur Verhütung von Unfallgefahren zwingend erforderlich. Es gibt keine Alternativen zu deren Durchführung.

Infrastrukturmaßnahmen sind in der Regel nicht wirtschaftlich.

Insbesondere stellt die Beibehaltung des Status Quo keine Alternative dar – es besteht akuter Handlungsbedarf, da das vorhandene Kanalsystem überlastet ist und aufgrund von Überalterung Bodenschädigungen durch Schmutzwasser zu erwarten sind.

Eine Umsetzung der oben dargestellten Alternativen ist dagegen nicht möglich, da zum einen erforderliche Flächenkapazitäten für Rückhaltebecken nicht vorhanden sind und zum anderen Straßenausbesserungen dem Schwerlastverkehr nicht langfristig standhalten würden.

3. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Personalwirtschaftliche Auswirkungen ergeben sich nicht.

4. Gender-Prüfung

Spezifische Gender-Aspekte sind nicht betroffen. Von den Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten profitieren alle Geschlechter gleichermaßen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist nach Beschlussfassung für die Veröffentlichung geeignet. Gegen eine Veröffentlichung nach dem BremIFG bestehen keine Bedenken.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Umsetzung der dargestellten Maßnahme „Kanalerneuerung und Straßenbefestigung Klußmannstraße 1-3 in Bremerhaven“ mit Kosten in Höhe von insgesamt 1.965.000 € in den Jahren 2020 und 2021 zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, die notwendige haushaltsrechtliche Absicherung durch Beschlüsse des Ausschusses für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen und über den Senator für Finanzen,

nach Vorliegen der EW-Bau, durch Beschlüsse des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.

Anlage:

WU-Übersicht

Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage: Kanalerneuerung und Straßenbefestigung Klußmannstraße 1-3 in Bremerhaven

Datum: 20.10.2020

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Kanalerneuerung und Straßenbefestigung Klußmannstraße 1-3 in Bremerhaven

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung:

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Beibehaltung des Status Quo	3
2	Umsetzung eines Rückhalte- und Drosselsystems, Ausbesserung von Straßenschäden	2
3	Neuanlage eines getrennten Kanalsystems, Bodensanierung und Straßenerneuerung inkl. Stellplätzen, Anbindung der öffentlichen Kaje sowie Neuanlage der Vegetationsflächen	1

Ergebnis

Alternative 1: Beibehaltung Status Quo

nicht tragbar – es besteht akuter Handlungsbedarf

Alternative 2: Umsetzung Rückhalte- und Drosselsystem und Straßenausbesserungen

nicht realisierbar, weil Flächen für Rückhaltebecken fehlen und Straßenausbesserungen dem Schwerlastverkehr nicht langfristig standhalten würden

Alternative 3: Neuanlage getrenntes Kanalsystem, Bodensanierung, Straßenerneuerung etc.

obwohl betriebswirtschaftlich nicht rentabel, wird diese Alternative zur Realisierung vorgeschlagen

Weitergehende Erläuterungen

Die FBG hat im Rahmen der Allgemeinen Daseinsvorsorge eine betriebstüchtige und leistungsfähige Entwässerung für die Anlieger der Straße vorzuhalten und ist der verantwortliche Straßenbaulasträger und als solcher bei Unfällen haftbar. Das vorhandene Kanalsystem ist überlastet. Daher besteht akuter Handlungsbedarf. Eine Umsetzung der oben dargestellten Alternativen ist nicht möglich, da zum einen erforderliche Flächenkapazitäten für Rückhaltebecken nicht vorhanden sind und zum anderen Straßenausbesserungen dem zu erwartenden Schwerlastverkehr nicht langfristig standhalten würden.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 01/2022	2.	n.
------------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Neuverlegung Kanalisation	Meter	700
2	Sanierung Kanalisation	Meter	450
3	Neuaufbau Zufahrtstraße	Meter	600
4	Instand zu setzende Vegetationsfläche	Quadratmeter	2.000
5	Bodenaustausch wg. Kontamination	Kubikmeter	600

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung